船舶事故調査報告書

平成２７年１月２２日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委　　員　庄　司　邦　昭（部会長）
委　　員　小須田　　敏
委　　員　根　本　美　奈

事故種類	火災
発生日時	平成２６年７月１６日（水）　０５時２０分ごろ
発生場所	大分県佐伯市押出（おしで）ノ鼻南東方沖 　佐伯市所在の松切鼻灯台から真方位０７４°　１．１海里付近 　（概位　北緯３２°５４．３′　東経１３２°０１．０′）
事故調査の経過	平成２６年７月１６日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか１人の地方事故調査官を指名した。 　原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 　船種船名、総トン数 　船舶番号、船舶所有者等 　Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質 　機関、出力、進水等	 遊漁船　海平（かいへい）丸、４．０トン 　ＯＴ３－５４６１７（漁船登録番号）、個人所有 　１０．４０ｍ（Lr）×２.７９ｍ×０．８４ｍ、ＦＲＰ 　ディーゼル機関、９５．６２kW、昭和６１年９月１３日 　第２９４－１３０５０号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長　男性　５８歳 　二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 　　免許登録日　昭和５７年７月２９日 　　免許証交付日　平成２４年２月２７日 　　　　　　　　（平成２９年４月１６日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損（沈没）
事故の経過	本船は、船長が１人で乗り組み、釣り客２人を乗せ、平成２６年７月１６日０５時００分ごろ佐伯市小浦漁港を出港し、釣り場に向け、押出ノ鼻南東方沖を主機の回転数毎分（rpm）約２，０００で航行中、霧が発生したので約１，５００rpm に減速し、速力を約５ノットとして東進した。 　暴露甲板にいた釣り客の１人は、０５時２０分ごろ、‘船首方から５番目の水槽’（以下「本件水槽」という。）から煙が吹き出してきたので、操舵室で操船中の船長に連絡し、もう１人の釣り客と共に船首方の暴露甲板に避難した。 　船長は、機関室を点検し、主機の左舷船首側下方付近から白煙と炎が出ているのを認めたので、主機回転数を下げた後、持運び式消火器で消火作業を開始したところ、黒煙が急に吹き出した。

	船長は、持運び式消火器を使い果たしたが、鎮火せず、延焼のおそれがあることから、全員を船首方に避難させた後、全員が救命胴衣を着用しているのを確認し、釣り客と共に海中に飛び込んだ。 付近で定置網を揚げていた漁船は、本船の火柱と煙を発見したので、来援し、クーラーボックスにしがみついていた３人を救助した。 本船は、火災発生場所から南南東方約７４０ｍの海域で、０７時１０分ごろ、沈没した。
気象・海象	気象：天気　霧、風向　北、風力　１、視程　約３０ｍ 海象：海上　平穏
その他の事項	本船は、暴露甲板の船首方から操舵室にかけて５か所の水槽（活魚倉）があり、本件水槽の開口部は、さぶた６枚で覆うようになっていたが、当時は半開の状態であり、本件水槽の後方に機関室が配置されていた。 本船は、機関室右舷側に自動拡散型消火器が１本、操舵室の後部に持運び式消火器が１本それぞれ設置されていた。 主機は、Ａ重油を使用しており、燃料油タンクが機関室両舷にあり、容量が合計約３５０ℓのところ、本事故当時、燃料油の残量が合計で約１００ℓであった。 本船は、燃料油タンクの出口配管が共通とされ、‘主機の左舷船首側に装備された燃料油供給ポンプ’（以下「本件ポンプ」という。）により、主機に送油されるようになっていた。 本件ポンプは、入口側及び出口側に付設のゴムホースがホースクリップでそれぞれ締め付けられていた。 主機製造業者によれば、主機が約１，５００rpm で運転中、本件ポンプは、燃料油出口圧力が約０．１６MPa であり、同入口圧力が正圧（大気圧以上）であった。 機関取扱説明書には、本件ポンプの出入口管は、約５００時間ごとのホースクリップの増締め及び約２年ごとのゴムホース交換を推奨する旨が記載されていた。 船長は、機関取扱説明書の記載を知らず、約２８年間、ホースクリップの増締め及びゴムホースの交換を実施していなかった。 機関室は、床面に板が敷かれ、床面上方に主機の圧力、温度等の測定用電気配線が敷設されていたが、経年使用により、電気配線の被覆が劣化し、各部に油分が付着していた。
分析	
乗組員等の関与	不明
船体・機関等の関与	あり
気象・海象等の関与	なし
判明した事項の解析	本船は、押出ノ鼻南東方沖を東進中、機関室から出火したものと考えられる。

	本船は、船長が主機の左舷船首側下方付近から白煙と炎が出ているのを認めていることから、本件ポンプから出火した可能性があると考えられる。 本件ポンプは、約２８年間、ホースクリップの増締め及びゴムホースの交換を実施していなかったことから、ゴムホースが劣化して亀裂を生じ、燃料油が、漏えい、飛散し、被覆が劣化していた電気配線に降り掛かって引火して出火した可能性があると考えられるものの、本船が沈没しており、出火の状況を明らかにすることはできなかった。
原因	本事故は、本船が、押出ノ鼻南東方沖を東進中、機関室から出火したことにより発生したものと考えられる。
参考	今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・機関室から火災が発生した場合は、直ちに主機の運転を停止すること。 ・機関取扱説明書に従って、燃料油の出入口管のホースクリップの増締め及びゴムホースの交換を実施すること。 ・電気配線は、定期的に絶縁抵抗の計測及び配線被覆の点検を行い、適宜に交換すること。 ・機関室は、各部に付着した油分等の拭き取り掃除を十分に行うこと。